

– осуществлять функции пропуска и удостоверения личности, медицинской страховки.

Таким образом, платежная карточка в ближайшем будущем должна значительно усовершенствовать свои функциональные возможности, что приведет к расширению сферы ее применения и развитию системы безналичных платежей.

### **Литература**

1. Развитие в Республике Беларусь рынка банковских платежных карточек [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.nbrb.by/payment/plasticcards/html>. – Дата доступа: 10.09.2015.

## **Модель обслуживания машинного парка городского электрического транспорта**

*Романчук С. Н., магистрант ГрГУ им. Я. Купалы,  
науч. рук. Хартовский В. Е., канд. физ.-мат. наук, доц.*

Безопасная, удобная, своевременная перевозка пассажиров городским электрическим транспортом возможна только при наличии в распоряжении парка технически исправного подвижного состава, полностью отвечающего требованиям подвижного состава, годного для выпуска на линию в состоянии, полностью отвечающем требованиям нормативно-технической документации [1, с. 4].

В практике существуют следующие системы обслуживания и ремонтов подвижного состава:

- а) по потребности;
- б) периодическая;
- в) планово-предупредительная.

Система обслуживания и ремонтов по потребности как модель обслуживания машинного парка осуществляется только в случае выхода из строя какого-либо оборудования, узла или агрегата. Характер таких ремонтов является случайным, в связи с этим планировать какие-либо межремонтные пробеги не представляется возможным, что вызывает значительные сложности в эксплуатации. Характер ремонта, объем требуемых производственных фондов, запасных частей определить невозможно. Значительная часть подвижного состава может одновременно оказаться в нерабочем состоянии, требующем трудоемкого ремонта, что приведет к срыву выпуска подвижного состава на линию. Следовательно, данная система обслуживания и ремонтов способствует преждевременному старению подвижного состава, выходу из

строю многих систем, узлов и агрегатов. В итоге предприятие имеет чрезмерно высокие эксплуатационные затраты.

Периодическая система обслуживания и ремонтов как модель обслуживания машинного парка осуществляется через определенные промежутки времени (14 дней, месяц, полгода, год и т. д.). Данная система позволяет определить количество необходимых видов обслуживания и ремонтов в год, обозначить объем работ, составить производственную программу предприятия. Недостатком является то, что за равные установленные промежутки времени отдельные единицы подвижного состава совершают различную транспортную работу, их межремонтные пробеги различаются, иногда очень существенно. Данная система, с одной стороны, уменьшает объем ремонтных работ, с другой – вызывает неравномерный износ отдельных узлов и агрегатов на подвижном составе, недопробег и опять же увеличивает количество случайных ремонтов, что является ее недостатком.

Планово-предупредительная система обслуживания и ремонтов как модель обслуживания машинного парка, на наш взгляд, является оптимальной, так как все виды обслуживания и ремонтов производятся в принудительном порядке и в полном объеме в установленные сроки, соответствующие межремонтным пробегам. Это требование придает модели профилактический характер, чем оно выгодно отличается от других моделей обслуживания и ремонтов. В межремонтном цикле межремонтные пробеги принимаются кратными другим межремонтным пробегам. Планово-предупредительная система обслуживания и ремонтов подвижного состава обеспечивает высокий коэффициент технической готовности, выпуска подвижного состава на линию, высокую безопасность движения.

На первый взгляд, наиболее выгодными являются большие межремонтные пробеги, так как при этом сокращается количество ремонтов, снижаются эксплуатационные расходы на содержание подвижного состава. Однако если приняты необоснованно завышенные межремонтные пробеги, неизменно возрастает количество случайных ремонтов, соответственно сумма расходов возрастает, что в конечном счете значительно повышает себестоимость эксплуатации подвижного состава.

Технические неисправности подвижного состава вызывающие неплановые ремонты, также влияют на количество неверных туров.

Качество обслуживания и неверные туры – взаимосвязанные и неотделимые друг от друга понятия. С повышением регулярности движения объем перевозок увеличивается, равномернее распределяются пассажиры по троллейбусам маршрута, обеспечивается возможность своевременной оплаты проезда.

Под неверными турами следует понимать нарушение регулярности движения подвижного состава и расчетного времени прибытия на конечный

пункт, невыход по определенным причинам подвижного состава на линию, а также сход с линии маршрута.

Проведя анализ вышеизложенного, можно сделать вывод, что существенное влияние на показатели надежности подвижного состава оказывает не только обновление, но и модель обслуживания машинного парка.

### **Литература**

1. Эксплуатация и ремонт подвижного состава городского электрического транспорта: Учеб.-метод. пособие: в 2 ч. / А. М. Сологуб, В. В. Равино. – Минск: БНТУ, 2010. – Ч.2: Лабораторные работы. – 179 с.

## **Актуальность развития ассортимента продукции предприятий легкой промышленности в современных условиях**

*Рубанцев А. М., асп. АУнПРБ,  
науч. рук. Брасс А. А., канд. эк. наук, доц.*

Повышение конкурентоспособности отечественных предприятий в условиях жесткой конкуренции в настоящее время стало ключевой целью экономического развития Республики Беларусь.

Открытие границ между странами-участницами единого экономического пространства привело к насыщению рынка более конкурентоспособной по цене импортной продукцией, чем у отечественных производителей. Наиболее остро данная проблема ощущается в легкой промышленности. Основными странами-конкурентами Республики Беларусь в области производства одежды сейчас являются: Узбекистан, Китай, Вьетнам, Бангладеш и другие страны Юго-Восточной Азии.

Без реализации перспективных направлений развития ассортимента, оптимизации его структуры, невозможны структурная перестройка реального сектора экономики и преодоление существующих трудностей в инновационном развитии предприятий производственной сферы.

Неоптимальная структура ассортимента в конечном итоге приведет к снижению не только потенциального, но и реального уровней прибыли. В результате промышленное предприятие будет терять свои конкурентные преимущества на перспективных потребительских и товарных рынках, что поставит под угрозу экономическую устойчивость предприятия.

Развитие ассортимента – одно из главных направлений деятельности маркетинга каждого предприятия, особенно в нынешних условиях перехода к рыночной экономике, когда к товару со стороны потребителя предъявляют-